

## 출국 전 보험사고 시

# 해외여행자보험에서의 보상 여부 및 오토바이 운전사고 분쟁사례

글 채명균 금융감독원 분쟁조정국 분쟁조정총괄팀 선임

### 1. 머리말

한 일간지에 따르면, 올여름 해외여행객 수가 사상최대를 기록할 것으로 예상된다고 한다. 이러한 수요에 대응하여 여행사들은 다양한 패키지 상품을 만들어 여행객에게 판매하고 있다. 일반적으로 해외여행을 계획하는 경우 해외 여행일정 등에 대해서는 사전에 정보를 확인하고, 다른 여행상품과 비교하는 등 꼼꼼히 챙기는 경우가 많지만, 정작 해외여행에 필수품처럼 붙어 있는 여행자보험의 내용에 대해서 소비자들이 알고 있는 경우는 매우 드물다. 물론 이러한 여행자 보험은 대형 여행사에 의해서 기획되는 여행상품에 붙어 팔리는 경우가 대부분이기 때문에 본인의 의사보다는 1인당 가입금액 및 담보범위 등이 확정되어 여행상품 판매 시 자동적으로 가입되는 특징이 있어 소비자들이 내용을 알기란 쉽지 않다.

정확한 통계자료가 없어 알 수 없지만 해외여행객의 수가 급증하면서 아마도 비행기를 타고 해외로 출발하기 전, 즉 출국 전 사고가 발생하는 경우도 많이 있으리라 생각한다. 최근 해외로 떠나기 전 인천공항으로 가던 중 버스가 인천대교에서 추락하여 12명이 사망하는 안타까운 사고가 발생한 것도 일례일 것이다. 이런 경우처럼 여행출발 당일 출국 전 교통사고가 발생하면 해외여행보험에서 보장이 되는 것일까?

필자는 보험을 잘 모르는 지인들에게 똑 같은 질문을 해봤다. 그러자 대부분의 사람들이 해외여행보험은 해외여행지에서서의 사고를 담보해주기 때문에 보상되지 않을 것이라고 답변을 하였다. 과연 그런 것일까? 만약 보험약관상 출국 전 사고도 보장이 된다면 출국 전 사고가 발생한 후 여행객 본인의 의사에 따라 여행이 취소가 되고 여행비까지 환불된 경우에는 어떻게 될까? 본고에서는 앞서서의 예와 같이 출국 전 보험사고가 발생하여 여행이 취소되면서 발생한 해외여행자보험과 관련된 분쟁사례를 먼저 살펴볼 예정이다.

본고에서는 동 사례에 추가하여 오토바이 운전 중 사고와 관련한 분쟁사례를 하나 더 소개하고자 한다. 일반적으로 손해보험회사에는 오토바이 운전 중 사고와 관련된 상해 및 사망 등은 보

협약관에서 면책으로 정하고 있는 경우가 대부분이다. 오토바이 운전 중 사고는 사고위험이 사고발생 빈도뿐만 아니라 심도 측면, 즉 사고내용 측면에서도 보험회사에 손해에 악영향을 미치기 때문에 오토바이 운전 중 사고는 보험회사에서 인수하지 않으려고 한다. 만약 이러한 약관을 두고 있는 보험상품에 가입한 사람이 오토바이 운전 중 뺑소니 사고(1차사고)로 넘어져 있다가, 제3의 차량이 와서 부딪혀 사고(2차사고)가 발생한 경우 이 운전자는 보상받을 수 있을까? 최근 분쟁조정위원회 결정 사례를 통해 '이륜자동차 운전 중 사고에 해당되는지'에 대한 해석을 추가로 살펴보고자 한다.

## 2. 분쟁조정 사례

### 가. 보험계약의 성립여부 및 피보험자 미통지의 효력

#### (1) 사실관계

동 건은 해외여행을 계획한 한 가족이 국내 유명 해외여행 전문 여행사에 여행을 예약(여행보험경비와 여행보험료 완납)한 후 여행출발 당일 인천공항으로 가던 중 버스와 충돌하게 되면서 분쟁이 발생하게 된다. 동 건 관련 교통사고 직후 민원인측이 여행을 떠날 수 없게 되자 여행을 취소하게 되었고 여행사에서는 통상 여행 출발 이틀 후에 여행자 명단을 보험회사에 통보하면서 보험료를 정산하는데, 여행사에서는 보험회사에 여행자 명단 통보 시 여행이 취소된 이유로 보험가입자 명단에서 누락하게 된다.

이와 관련하여 민원인의 주장을 살펴보면, 2008. 6. 24. 07시 30분경 인천공항으로 가던 중 교통사고가 발생하였고 동 사고는 보험기간 중 사고이므로 보험금을 지급하여야 함에도 보험회사는 여행사가 단지 보험가입자들의 명단을 통보하지 않았다는 이유를 들어 보험금을 지급하지 않는 것은 부당하다고 주장하였다. 이와 관련하여 여행사에서 “여행자보험의 특성상 여행고객의 여행경비 납입일이 보험가입일로 보아야 할 것이며, 여행자보험은 1년 단위 특약인 단체포괄계약으로, 여행자보험 가입 및 정산업무를 진행하고 있으므로 여행경비의 납부를 보험료 납부로 간주하여야 한다. 또한 여행자보험은 Door to Door라는 특수한 규정을 가지고 있기 때문에 보험사고 당시 이미 여행자보험은 발효 중이므로 보험금을 지급하여야 한다”라고 민원인의 주장과 동일한 의견을 제시하였다.

이에 반해 보험회사에서는 “보험회사에게 통지된 피보험자 명단에는 신청인들이 빠져있으며 보험료도 납부된 사실이 없다. 즉, 보험회사에게 통보된 청약관련 행위 또는 보험료 납부사실의 부재로 인하여 보험계약이 성립되지 않았으므로 보험금 지급책임이 없다”라고 주장하였다.

1) 실무적으로 여행사와 보험회사간 보험료 정산과정을 살펴보면, 먼저 여행사에서 보험사에 1개월간 피보험자수를 예상하여 예치보험료를 납부한 후 여행출발 2일 후에 여행사에서 보험회사에 보험가입자 명단을 송부하게 되고 매월말일 1개월 동안 통지된 내용에 따라 보험료를 산출하게 된 후 보험료를 정산하는 과정을 거치게 됨.

## (2) 분쟁조정위원회의 판단

상황이 이러한 경우, 즉 여행사의 실수로 보험가입자 명단이 보험회사로 통보되지 않고 보험료까지 환불된 경우 보험계약이 성립된 것으로 볼 수 있을까? 분쟁조정위원회는 다음과 같이 결정하였다.

먼저 보험계약은 당사자 사이의 의사합치에 의하여 성립되는낙성계약으로서 별도의 서면을 요하지 아니하므로 보험계약을 체결할 때 작성·교부되는 보험증권은 하나의 증거증권에 불과한 것이어서 보험계약의 성립여부는 그 증거증권만이 아니라 계약체결의 전후 경위 등을 종합하여 판단<sup>2)</sup>하여야 하는데, 이견 관련 해외여행보험의 가입은 기획여행<sup>3)</sup>의 특수성 등을 이유로 1년 단위로 포괄계약을 체결하고 보험료의 수수도 〇〇여행사가 1개월의 추정보험료를 산출하여 보험회사에게 납입하면, 보험가입자 명단이 최종 확정되면 매월 최종보험료를 수수하는 방식으로 이루어지고 있다. 또한 개별 보험가입자와 계약체결 과정을 살펴보면 〇〇여행사가 여행일정표를 통해 당해 보험의 자동가입을 안내하고 피보험자들은 여행경비와 함께 보험료를 납부하는 방식으로 이루어지고 있는데, 사정이 이러하다면, 포괄계약의 특수성과 당해 포괄계약에서 보험회사가 부여하고 있는 〇〇여행사의 업무범위 등에 비추어 민원인의 여행경비와 함께 보험료를 납부함으로써, 민원인들은 보험가입자로서의 지위를 보유했 것으로 보아야 하며, 이 보험계약은 성립된 것으로 보아야 할 것이다.

또한 보험회사와 여행사간 보험료 정산 등 업무처리절차를 규정한 포괄계약서 제5조(피보험자의 통지)에서는 “보험회사의 책임은 〇〇여행사의 서면통지가 보험회사에게 접수되는 시점으로 한다.” 라고 규정하고 있어 동 건 관련 교통사고로 여행이 취소되면서 피보험자들의 명단이 보험회사에게 통보되지 않았으므로 보험회사는 보험금을 지급할 수 없다고 주장하나, 포괄적 계약내용을 근거로 이루어지는 계약의 특성 등에 비추어 이 건과 관련된 여행자들이 보험계약 내용이 포함된 여행계약을 체결하고, 보험료가 포함된 여행요금을 납부하였다면 보험계약이 이미 성립된 것으로 해석하는 것이 타당하며, 여행출발 2일 후에 명단을 보내고 보험료를 정산하는 절차는 실무적인 확인절차로 보는 것이 합리적인 해석이라 할 것이다.

만약, 보험회사에서 주장하는 바와 같이 포괄계약서 제5조를 엄격하게 해석하여 보험가입자의 명단이 보험회사에게 접수되는 시점부터 보험회사의 책임이 발생된다면, 보험가입당시의 기대와 달리 이견 관련 민원인들뿐만 아니라 모든 보험가입자들의 위험 담보여부가 여행출발 후 2일까지 확정되지 않는 심각한 결과를 초래할 수 있다. 예컨대, 단거리 해외여행에서 사고로 여행 1일차에 중도 귀국하여 여행이 취소되어 여행출발 2일 후 피보험자 명단에서 제외되는 경우

2) 대법원 2003. 4. 25. 선고 2002다 64520 등 참조

3) 법규 또는 사전적으로 규정하고 있지 않지만 일반적으로 여행사가 미리 여행목적지, 관광일정, 운송, 숙박 및 여행요금을 정하여 광고 또는 기타방법으로 여행자를 모집하여 실시하는 여행을 의미

여행보험을 가입하고도 보상을 받지 못하는 부당한 경우가 발생할 수 있을 것이다.

또한 보험회사가 제출한 이메일 자료에 따르면, 개별피보험자가 여행 출발 전 보험가입증서를 요구하면 증서를 발행하여 주고 있다고 답변하고 있는데, 만약 신청인들이 여행출발 전 보험가입증서를 요구하였다면 여행출발 전 피보험자로 확정되어 보험금 지급여부에 다툼이 없을 것인 바, 보험회사의 주장대로 해석될 경우 면·부채여부에 대한 결정이 관련법규 및 약관해석에 의한 것이 아니라 단지 여행 출발 전 피보험자의 보험가입 증서발행 요구 여부에 따라 결정되는 불합리한 결과가 초래되는 것이다.

따라서 당해 포괄계약서 제5조(피보험자의 통지)의 조항은 피보험자 확정을 위한 실무적인 절차이고, 오로지 보험회사와 ○○여행사의 업무편익을 위한 절차로 제한하여 해석함이 타당하며 통지여부는 당해 보험계약의 효력에도 영향을 미칠 수 없는 것으로 보아야 할 것이므로 보험회사에서는 보험금을 지급함이 타당하다.

### (3) 시사점

이 건과 관련하여 금융분쟁조정위원회에서 논의된 사항 중 중요한 부분 중 하나가 해외여행보험계약의 법률적 성격이었다. 왜냐하면 이러한 보험을 단체보험의 성격으로 본다면 타인의 생명을 담보로 한 보험계약에서 피보험자의 동의가 없다면 상법 제731조에 따라 무효가 될 수 있다는 결론에 도달할 수 있기 때문이다. 그러나 분쟁조정위원회에서 이 건 보험계약은 외견상 단체보험의 형태를 갖추고 있으나, 개별 계약자가 보험증권을 요구한다면, 개별 계약자 명의로 보험증권을 교부하고 있다는 사실과 개별 보험계약자가 실제 보험료를 납부하고 있는 사실 등에 비추어 '동 건 보험계약은 실제에 있어서는 단체보험계약이 아니다' 라고 전제하고, 동 건 관련 보험계약은 개별 계약자가 여행경비와 함께 보험료를 납부한 시점에서 보험계약이 성립된 것으로 보아야 한다고 판단하였다. 금번 분쟁조정위원회 결정은 단체 및 일괄형태로 체결되는 해외 여행자보험의 성격을 명확히 하였는데 의의가 있으며, 여행사와 보험회사간의 불합리한 업무관행이 보험계약의 효력에 영향을 미칠 수 없다고 판단하였다는데 의의가 있다고 하겠다.

## 나. 이륜자동차 운전 중 사고에 해당되는지 여부

### (1) 사실관계

동 사건은 민원인이 오토바이 운전 중 뺑소니 차량에 부딪혀 넘어진 상태에서 뒤따라오던 승용차에 충격당하는 사고(2차사고)를 당하면서 발생하였다.

먼저 당사자의 주장을 살펴보면, 민원인은 오토바이를 타고 가다가 뺑소니차량과 부딪혀 넘어진 후 이륜자동차에서 내려 사고조치를 하려다가 뒤에서 따라오는 차량에 충격당하였는 바, 이는 이륜자동차 운전 중 사고에 해당되지 않는데도 보험회사가 "오토바이 운전 중 사고"에 해당된다며 면책 처리한 것은 부당하다고 주장하였다.

반면 보험자는 오토바이를 운전하던 민원인이 옆차선에서 급차선 변경하여 오던 차량을 피하기 위해 정차하였으나 피하지 못하고 차량 뒷부분에 부딪혀 넘어지고(1차사고), 곧바로 뒤에서 진행하던 차량이 민원인의 허리부위를 충격한 사고(2차사고)가 발생하였기에, 동 사고는 연속 선상의 단일사고에 해당되어 오토바이 운전 중 사고로 면책처리함이 타당하므로 보험금을 지급할 수 없다고 주장하였다.

## (2) 분쟁조정위원회의 판단

먼저 이건 사고와 관련하여 분쟁조정위원회는 당해 사건이 「피보험자가 이륜자동차를 사용하는 경우에 해당되는지 여부<sup>4)</sup>」에 대해서 먼저 판단하였다. 당해약관 제1조 제2항에서 “사용”이라 함은 “직업, 직무 또는 동호회 활동 등으로 주기적으로 운전하는 경우에 한하며 일회적 사용은 제외”라고 정의하고 있는 바, 사고의 원인이 된 오토바이의 소유자는 민원인이 아닌 민원인의 부친이라는 점, 민원인은 냉동수산물 물품배달원으로 냉동탑차 운전을 주로하고 있어 민원인이 직업상 또는 동호회 활동 등을 위해 오토바이를 사용하고 있다고 볼 만한 사정이 없는 점, 부친의 오토바이를 가끔씩 탄다고 진술한 점 등에 비추어 볼 때 민원인의 오토바이 사용이 계속적·반복적으로 이루어졌다고 보기 어렵고, 오히려 민원인의 오토바이 사용이 비정기적으로 이루어졌다고 봄이 상당하다고 판단하였으며, 2008. 4. 1 오토바이 운전 중 1회사고로 입원한 사실이 있다고 하여 달리 볼 여지는 없다고 판단하였다.

한편, 금번 사고가 오토바이 운전 중 사고에 해당되는지 여부와 관련하여서는 먼저, 「이륜자동차 운전 중 상해 부담보 특별약관」은 면책사항을 적용하기 위한 약관으로 면책사유의 요건은 엄격하게 해석하여야 하며 그 뜻이 명백하지 않거나 의심스러운 경우 고객보호의 측면에서 고객에게 유리하고 약관작성자에게 불리하게 제한 해석하여야 할 것이라고 전제하면서, 동 약관에서 “운전”에 대한 정의규정은 없으나 당해 특별약관 제4조(준용규정) 및 보통약관 제45조(준거법)에 따르면, “이 약관에서 정하지 아니한 사항은 대한민국 법령에 따릅니다”라고 규정하고 있다. 도로교통법 제2조 제24호에서는 ‘운전’이라 함은 “도로에서 차마를 그 본래의 사용방법에 따라 사용하는 것(조종을 포함한다)을 말한다.”라고 규정하고 있으며, 판례<sup>5)</sup>에서는 운전은 원동기를 사용하는 고의의 운전행위로서 엔진의 시동뿐만 아니라 발전조작의 완료까지 요하는 것으로, 이는 주행상태가 아닌 주행의 전후단계로서 주·정차 상태에서 각종 부수적인 장치를 사용하는 것도 포함하는 자동차손해배상보장법 제2조에서 정하고 있는 ‘운행’의 개념보다는 좁은 개념에 해당된다고 판시하고 있다.

4) 이륜자동차운전 중 상해 부담보 특별약관」에 따르면, 동 특별약관은 피보험자가 이륜자동차를 소유·사용·관리하는 경우에 한하여 부가하여 이루어진다고 규정하고 있음

5) 대법원 2009.5.28. 선고 2009다9294

2010. 4. 13. 부산○○경찰서에서 작성한 교통사고 사실 확인원에 따르면, 피보험자가 급차로로 변경하는 불상의 차량을 피하기 위하여 자신의 오토바이를 정지하였으나 미치지 못하고 오토바이 뒷부분이 부딪혀 노상에 넘어지는 1차사고 이후에 후방에서 진행하여 오던 차량이 앞 범퍼로 오토바이 운전사 허리부분을 충격하는 2차사고가 발생하였는데 피보험자 허리부위 상해의 직접적인 원인이 된 2차사고 당시에는 피보험자가 노상에 넘어진 상태인 바, 이러한 상태를 두고 당해 약관 및 도로교통법 제2조에서 정하고 있는 '운전'에 포함된다고 그 범위를 확대하여 해석할 수는 없는 것으로 보이고, 이러한 상태는 오히려 자동차손해배상보장법 제2조에서 정하고 있는 '운행'의 범주에 포함된다고 해석하는 것이 합리적인 해석이라 할 것이라고 판단하였다. 이러한 자동차손해배상보장법상의 운행은 자동차의 소유·사용·관리 중 발생한 사고가 자동차보험의 대상인지 여부를 판단하는 기준일 뿐이며, 동 건 사고와 관련된 상해보험에까지 범위를 확대하여 약관상의 명문규정 없이도 당연히 고려될 수 있는 판단기준이 될 수는 없다고 해석하였다. 따라서 보험회사가 당해 약관 조항에서 오토바이의 '운전 중 사고'를 '운행 중 사고'로 명시하지 않은 이상 당해 '보상하지 아니하는 손해' 약관조항을 들어 보험금을 지급할 수 없다는 보험회사의 주장은 "이유없다"라고 결정하였다.

### (3) 시사점

일반적으로 자동차보험에서는 피보험자의 운행이라고 하면 실제 운전뿐만 아니라 소유·관리까지 범위를 포함하여 해석하고 있는데, 이는 피해자를 두텁게 보호하기 위한 자동차손해배상보장법의 기본 취지를 반영하여 해석한 것이다. 그러나 이러한 해석은 자동차보험으로 한정하여 해석하여야 하고 별도의 근거규정 없이 상해보험까지 확대해석할 수 없다는 것이 금번 결정의 기본 취지이다. 이렇듯 운전에 대한 기본 정의규정이 없는 상태에서 다의적으로 해석이 가능할 때에는 작성자 불이익 원칙을 적용하여야 한다고 분쟁조정위원회가 결정한데 그 의의가 있으며 향후 '운전 중 사고 해당여부'에 대한 해석에 중요한 조정선례가 될 것으로 기대된다.

### 3. 맺음말

본 고에서는 금융분쟁조정위원 결정사항을 중심으로 분쟁사례를 설명하였는데, 금융감독원은 이러한 금융분쟁조정위원회 결정내용을 홈페이지를 통해 모두 공시하고 있다. 이렇게 공시를 하는 취지는 소비자에게 다양한 사례 정보를 제공함으로써 정보의 비대칭 문제를 해소하고 금융회사 입장에서 민원이 발생했을 경우 판단의 기초가 되어 중국에는 금융분쟁의 자율적 조정을 통한 금융분쟁 감축을 유도하기 위해서이다. 금융소비자와 금융회사 모두 이러한 조정사례 정보 등을 적극 활용하고 필요한 경우에는 조정사례 내용 및 취지 등에 대해 금융감독원에 문의하여 해결방안을 모색하는 등 자율적인 분쟁해결이 좀 더 활성화 되었으면 하는 것이 필자의 바람이다. ☹

\* 본고와 관련하여 문의사항이 있는 경우에는 다음 연락처로 연락주시기 바랍니다.

(02-3145-5215, mkchae@fss.or.kr)